DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA, PŁYWACTWA, TURYSTYKI WODNEJ I JACHTINGU MOTOROWEGO

DRUGI ZESZYT WRZEŚNIOWY 1937

WARSZAWA
Nr. 17
ROK XIII
Cena egz. 90 gr.



SPORT WODNY

Kronika kajakowa

Mistrzostwo Brdy

Zawody kajakowe o mistrzostwo rzeki Brdy odbyły się na trasie Koronowo—Bydgoszcz, wynoszącej 32 km. przy udziale 80 osad. Wyniki były następujące:

Jedynki wyścigowe panów: Sobieraj (Poznań) 2.18.43 godz.

Dwójki wyścigowe panów: Zeller — Wolniewicz (Poznań) 3.14.46.

Jedynki turystyczne panów: Parzysz (Bydg.) 2.42.29.2.

Dwójki tur. panów: Olkiewicz—Nikiel (Toruń) 2.21.6.

Dwójki wyśc. mieszane: Lanżanka — Falkowski (Sokół Grudziądz) 2.27.55.

Dwójki skład. mieszane: Brzozowski — Orski (AZS Lwów) 2.52.25.

Dwójki skł. pań: Tobolewska — Kuźmińska (Bydgoszcz) 3.20.41,8.

Jedynki skład. tur.: Józewski (AZS Lwów) 2.51,31,2.

Dwójki skład. panów tur.: Tobolewski — Krajewski (Bydg.) 2.26.20.

Dwójki tur. pań: Traczkiewiczówna Homówna (To-[illegible]

Dwójki tur. mieszane: Dondajewska — Dondajewski (Bydg.) 2.31,14.8.

Regaty w Krakowie

Krakowski oddział Sokoła zorganizował w niedzielę dn. 12 b. m. regaty kajakowe, których wyniki przedstawiają się następująco:

Bieg 5 km.: kajaki dwójki seniorów: 1) Woźniak i Leńczowski (PKS Kraków) 17.27, 2) Mazur i Konieczny (Sokół Jarosław) 17:56, 3) Gigoń i Jucha (YMCA) 19:12.

Kajaki jedynki seniorów (5 km.): 1) Nowak (TFM) 18:42, 2) Fedus (Sokół Jarosław) 19:04, 3) Worytko (PKS Kraków) 18:18.

Składaki dwójki początkujących (5 km): 1) Jaworski Z. i Milewski (Sokół Kraków), 2) Pakoński i Stroka (Sokół Kraków) 22:48.

Kajaki jedynki pań (600 m): 1) Żmudzianka (AZS Kraków) 2:31, 2) Krumholzówna (Tow. Turyst. Kajakowe) 2:41.

Kajaki dwójki początkujących (1000 m): 1) Ciepilcki i Niwiński (Sokół Jarosław) 2:39.

Składaki dwójki początkujących (1000 m): 1) Jaworski i Milewski (Sokół Kraków), 3:17.

Kajaki jedynki początkujących (1000 m): 1) Ciepilcki (Sokół Jarosław) 2:56, 2) Niwiński (Sokół Jarosław) 2:58, 3) Worytko (PKS Kraków).

Kajaki jedynki seniorów (1000 m.): 1) Woźniak (PKS) 2:49, 2) Łacheta (KPW) 2:52, 3) Fedus (Sokół Jarosław) 2:53.

Kajaki dwójki mieszane (1000 m.): 1) Krumholzówna i Braw (Tow. Turyst. Kajakowe) 3:58.

Kajaki dwójki seniorów: 1) Mazur i Konieczny (Sokół Jarosław) 2:30, 2) Muennich i Łacheta (KPW Kraków) 2:33, 3) Gigoń i Jucha (YMCA) 2:38.

Na Czarnej Przemszy

Na Czarnej Przemszy odbyły się zawody kajakowe o mistrzostwo Katowickiego Klubu Kajakowego.

Na starcie stanęło 40 zawodników z mistrzami Polski Inż. Hadanickim, Wicharym — Homlem i Folwarcznym — Stanowczykiem na czele, którzy wszystkie swoje konkurencje wygrali łatwo. Wszystkie inne wyścigi odbyły się na dystansie 10 km.

Wilnianie w Rydze

W tych dniach przybyła do Rygi Dźwiną wyprawa wileńskiej młodzieży kajakowej w składzie — 4 kajaków, 7 wioślarzy.

Młodzież wileńska jest gościem harcerzy polskich w Rydze.

Harcerze w Kiekrzu

Harcerska Drużyna Wilków Morskich zorganizowała w dniu 6 września br. na jeziorze w Kiekrzu regaty kajaków żaglowych P 7. w punktacji P. Z. K. Regaty odbyły się w trójkącie o długości 10.000 m. Po dwóch biegach uzyskano następujący wynik:

1) Słomiński — Filipowski — 6 pkt., 2) Bednarek Jankowski — 6 pkt., 3) Stankowski — Małyszka — 4 pkt., 4) Boberski — Jabłoński — 3 pkt., 5) Tuszkiewicz — Walczak — 2 pkt., Poza konkursem startowała osada Yacht Klubu Wlkp. w składzie Koszyca — Jaraczewski.

Re[illegible]aty eli[illegible] i acy[illegible]ne w Mikołowie

Dn. 12 września odbyły się w Mikołowie, na Dniestrze, eliminacyjne zawody kajakowe okręgu lwowskiego, celem wyłonienia reprezentacji na regaty międzyokręgowe, które są organizowane w Warszawie w dniu 26 b. m.

W powyższych zawodach wzięli liczny udział czołowi zawodnicy lwowskich klubów: Lechia, AZS, i KPW.

Pierwsze miejsca w poszczególnych biegach zajęli:

1) kategoria K2W 10.000 m. — Dr. Kotulski i Sztochryn [illegible]

2) kategoria S2W 10.000 m. — Hołub i Kustanowicz [illegible]

3) kategoria K1W 10.000 m. — Fröss KPW.

4) kategoria S1W 10.000 m. — Józefoski AZS

5) kategoria K1W 600 m. młodzików — Zając KPW

6) Kategoria S1W 1.000 m. — Hołub Lechia.

7) kategoria S2W 1.000 m. — Dr. Piotrowicz i Kusta-[illegible]

8) kategoria K2WM 1.000 m. — Kotulska i Jaworski Lechia.

9) kategoria K1W Panie 600 m. — Baumówna KPW.

10) kategoria K1W 1.000 m. — Baran Lechia.

11) kategoria K2W 1.000 m. — Dr. Kotulski i Sztochryn Lechia.

Pod względem ilości zdobytych punktów w powyższych zawodach na pierwszym miejscu znajduje się Lechia 79 i pół pkt., przed AZS-em 42 i pół pkt. i KPW 17 punktów.

Kierownictwo zawodów, które pod względem organizacyjnym wypadły wzorowo, spoczywało w rękach tutejszych władz okręgowych. W ogólnej punktacji Polski na czele tabeli kroczy dalej Lechia — Lwów.

ROK 13 WARSZAWA WRZESIEŃ 1937 R. № 17

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

Poznajmy przepisy regatowe

Wszyscy żeglarze, a przynajmiej żeglarze startujący, wiedzą, że istnieją t. zw. przepisy regatowe. Wszyscy zgadzają się, że przepisy te są konieczne i że trudno jest wyobrazić sobie rozgrywanie regat bez istnienia przepisów, ale nie wszyscy przepisy te znają lub znając szanują. Możnaby nawet zaryzykować twierdzenie, że znajomość przepisów wśród naszych żeglarzy jest jednak stosunkowo niewielka: dowodem tego są chociażby częste sprzeczki wynikające pomiędzy zawodnikami. Nie wiele też było regat bez oficjalnych protestów.

Warto się więc zastanowić nad tym, co przemawia za znajomością i szanowaniem przepisów.

Przede wszystkim poczucie własnego interesu. Przypomnijmy sobie ile było regat, w których zawodnik został „wyprotestowany" i stracił nagrodę tylko dzięki nieznajomości przepisów. Mam wrażenie, że w takim wypadku, niewielki trud nauczenia się przepisów opłaciłby się sowicie.

Przepisy regatowe, podobnie zresztą, jak każde przepisy, są pewnym ograniczeniem pola możliwości osoby im podlegającej. Jest rzeczą jasną, że ignorowanie tych przepisów jeszcze bardziej zmniejsza własne możliwości a tego nikt przecież nie pragnie.

Warto jest podkreślić, że tam właśnie gdzie najtrudniej jest żeglować, a więc w tłoku na starcie, lub przy boi zwrotnej, tam najwięcej spotykamy przepisów. Chcąc w tym zamieszaniu zdobyć dla siebie dogodną pozycję lub przeprowadzić jakiś manewr, nie można nie znać przepi- [illegible] gólnie przy silnym wietrze o kolizję lub wypadek nie trudno, a tego lekceważyć nie wolno.

Wiadomo, że w zakres żeglarstwa regatowego, prócz najrozmaitszych wiadomości technicznych, wchodzi jeszcze umiejętność posługiwania się przepisami w znaczeniu taktycznym. Umiejętność ta jest prawdziwą sztuką wymagającą zdolności przewidywania, a opanowanie jej daje nietylko korzyści, ale i zadowolenie. Żeglarz znający przepisy zdobywa pewną swobodę poruszania się w ich granicach. Potrafi wyzyskać w pełni wszystkie elementy żeglarstwa regatowego. Przepisy przestają przytłaczać go swym ciężarem, stają się czymś naturalnym.

Istnieje jeszcze jedna strona omawianego zagadnienia. Strona może najbardziej ogólna, choć nie mniej ważna. Jest nią związek pomiędzy pojęciem rycerskości w sporcie żeglarskim, a przepisami.

Mówi się często o walce rycerskiej na trasie. Gdybyśmy się bliżej nad tym zastanowili, to doszlibyśmy do przekonania, że walka rycerska jest to walka oparta na szanowaniu przepisów. Istotnie, walczyć rycersko, to znaczy używać tylko chwytów dozwolonych. Oczywiście dozwolonych przez przepisy. A więc i z tej strony dochodzimy do tego samego wniosku:

Poznajmy i szanujmy przepisy regatowe

Ponieważ broszura, zawierająca przepisy regatowe P. Z. Ż. wydana przed dziesięciu laty należy już dziś do rzadkości, a jeśli istnieją jeszcze pojedyńcze egzemplarze, to i tak nauka przepisów bez rysunków jest utrudniona, podam tutaj krótkie streszczenie przepisów.

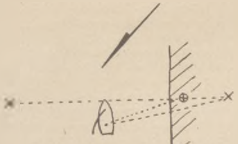
Pierwsza część broszury omawia zagadnienia natury formalnej, a więc postanowienia dotyczące uprawnień Komisji Regatowej, sposób zgłaszania jachtów do regat, podział jachtów na klasy, znaki rozpoznawcze i t. d.

Aby jacht mógł startować należy go zgłosić do Komisji Regatowej. Piśmienne zgłoszenie powinno zawierać: klasę jachtu, nazwę klubu, rodzaj i numer świadectwa mierniczego, nazwisko właściciela i sternika, oraz zobowiązanie poddania się wszystkim wymaganiom przepisów regat P. Z. Ż. Zgłoszenie przesyła się, w wyznaczonym terminie, w zamkniętej kopercie do kom. Regat załączając wpisowe i certyfikat jachtu.

Część druga broszury zawiera te wszystkie przepisy, które obowiązują zawodnika na trasie.

Paragraf 33 opisuje start. Linia startu wyznaczona jest przez maszt startowy i nabieżnik, umieszczone zwykle na brzegu. Bardzo często przeciwny koniec tej linii oznaczony jest boją ograniczającą, należy wtedy startować pomiędzy masztem a wymienioną boją. Start może być 5-minutowy lub 3-minutowy. O oznaczonej godzinie pada strzał przygotowawczy, jednocześnie czerwona kula podnosi się na najniższe pole masztu startowego, następnie, co minutę kula podnosi się o jedno pole wyżej, z końcem 5-ej (3-ej) minuty pada strzał i kula schodzi na dół. Jest to moment startu. Startując należy pamiętać o tym, że obydwa sygnały działają niezależnie od siebie t. zn. gdy jeden z nich zawiedzie, start jest też ważny, dopiero, gdy zawiodą obydwa, start się powtarza. Wynika stąd, że trzeba obserwować kulę startową, gdyż strzału może nie być, wtedy sygnałem jest opadanie kuli.

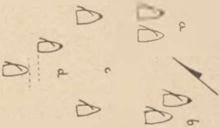
Przepisy regatowe obowiązują od momentu sygnału przygotowawczego, aż do chwili, gdy po skończonym wyścigu, jakakolwiek część kadłuba lub takelunku znajduje się jeszcze na linji celu.



Rys. 1.

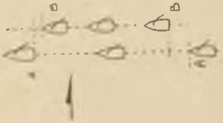
Rys. 1 przedstawia wypadek zdarzający się bardzo często w czasie startu. Dziób jachtu przekracza przedwcześnie linię, sternik siedzący przecież na rufie nie dostrzega tego; dla niego maszt nie pokrył jeszcze nabieżnika. Ko-

misja odwołuje jacht, a sternik jest rozgoryczony, gdyż w jego mniemaniu, popełniono niesprawiedliwość. Dla jachtów długich błąd ten występuje bardzo jaskrawo.



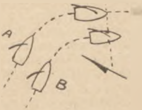
Rys. 2.

Przepisy wprowadzają pojęcie „krycia się" i „swobody". Rys. 2 obrazuje to. Jachty znajdujące się w sytuacji a, b, lub podobnej kryją się; w pozycji c lub d są swobodne względem siebie. Rozróżnienie polega na tym, że w pierwszym wypadku, zmiana kursu jednego z jachtów bezpośrednio grozi zderzeniem z drugim jachtem. Jeżeli jachty są swobodne obawa ta nie zachodzi.



Rys. 3.

Paragraf 36 określa t. zw. wyprzedzanie (Rys. 3). Jak widać jacht A jest wyprzedzający, jacht B wyprzedzany. Podstawą określenia jest fakt, że A był najpierw swobodny za rufą B, potym jachty się pokryły, wreszcie A jest swobodny przed dziobem B. Jacht wyprzedzający ustępuje z drogi wyprzedzanemu.

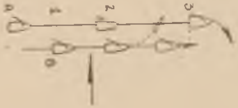


Rys. 4.

Na rysunku 4 widzimy sytuację podpadającą pod § 36. b) Jachty A i B kryją się. Zawietrzny, wyprzedzany jacht A ma prawo wyostrzać aż do chwili gdy dziób jego znajdzie się na linii want wyprzedzającego jachtu B, od tego momentu A musi przerwać wyostrzanie. A zatem, jachtowi A wolno zmieniać kurs tak, jak gdyby dążył do uderzenia dziobem w przednią część jachtu B (przed wantami). Cel tego przepisu jest następujący.

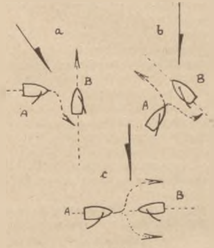
Jacht wyostrzający zmusza przeciwnika do usuwania swego dziobu w kierunku nawietrznej. Usuwanie to jest jednak ograniczone, gdyż środek obrotu jachtu znajduje się przeważnie w jego części przedniej; sterowanie polega więc bardziej na zarzucaniu rufy w kierunku przeciwnym, niż skręcaniu dziobu w kier. właściwym. Gdyby zatem, dziób jachtu wyostrzającego znalazł się za wantem przeciwnika, lub ściślej za jego środkiem obrotu, wówczas jacht nawietrzny pragnąc usunąć swój dziób musiałby zbliżyć rufę do zawietrznego i spowodować zderzenie. Tym bardziej, że sternik jachtu nawietrznego w omawianej sytuacji nie widzi manewrów wyostrzającego przeciwnika.

Punktowi c) § 36-go odpowiada rys. 5. Jacht B wyprzedzany po zawietrznej nie może zmieniać kursu by przeszkadzać przeciwnikowi (strzałka przerywana). Jacht A wyprzedzający ma prawo wyostrzać (strzałka ciągła) dopiero wtedy, gdy stanie się swobodny (położenie 3).



Rys. 5.

W praktyce dzieje się zwykle tak, że jacht A znajdując się w sytuacji 2. wyostrza tak jak to jest przedstawione na rys. 4 zapominając, że prawo obrony przez wyostrzanie przysługuje jedynie jachtowi wyprzedzanemu, a nie wyprzedzającemu.



Rys. 6.

Punkty d), e) i f) przedstawione są na rys. 6 odpowiednio w sytuacjach a), b) i c). Jak widzimy jacht żeglujący pełniej ustępuje żeglującemu ostrzej, żeglujący lewym halsem ustępuje żeglującemu prawym halsem.

W sytuacji b) jacht A jako ustępujący ma dwie drogi wyjścia: albo żeglować pełniej i przejść za rufą, albo jeśli jest szybszy i pragnie walczyć może zwrotem przez sztag dojść do kursu równoległego i próbować wyprzedzić po zawietrznej. Nie wolno jednak spowodować zderzenia, a więc nie robić zwrotu za blisko. Tym bardziej, że sternik B jest zwykle nerwowy, sam robi zwrot, a po tym protestuje, że go „zmuszono" do zbytecznego zwrotu. Taki protest jest bardzo trudny do rozstrzygnięcia i zwykle krzywdzi sternika A, nie można bowiem stwierdzić czy zwrot był zrobiony naprawdę za blisko.

Warto jeszcze zaznaczyć, że żeglując lewym halsem można zdobyć prawo drogi przechodząc na prawy hals, należy to zrobić jednak możliwie wcześnie i szybko, gdyż prawo nabywa się dopiero po skończonym zwrocie, a nie w czasie jego trwania (§ 36).

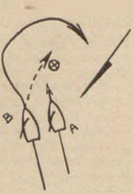
Korzystając z prawa drogi trzeba pamiętać, że ustępującemu nie wolno przeszkadzać w ustępowaniu z drogi. Jedynym odstępstwem od tego prawidła jest wypadek przedstawiony na rys. 4 (jacht A ma prawo przeszkadzać przez wyostrzanie).

Sytuacje mogące się zdarzyć przy okrążaniu boi zwrotnej określa § 37 (rys. 7 i 8).

Na rysunku 7. dwa jachty, kryjąc się, żeglują w kierunku znaku kursowego tak jednak, że mogą go osiągnąć bez zmiany kursu. Odnośny przepis mówi, że jacht B, jako zewnętrzny, musi dać miejsce przy boi jachtowi A. Jacht B nie może zmienić kursu w/g strzałki oznaczonej linią przerywaną.

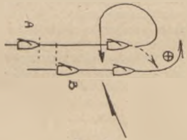


Rys. 7.



Rys. 8.

Prawidło to jest ważne bez względu na to czy jacht B jest nawietrzny czy zawietrzny. Jeśli B jest zawietrzny (Rys. 8) to musi i w tym wypadku dać miejsce, nie może więc wyostrzając spychać jachtu A za boję.



Rys. 9.

Gdyby sytuacja zmieniła się o tyle, że jacht B (rys. 9) mógłby minąć boję bez zmiany kursu, a wyprzedzający go jacht A — nie, to jachtowi A nie wolno przeprowadzać pokrycia celem zdobycia miejsca przy boi (linia przerywana) musi on ustąpić, zrobić zwrot przez rufę i podchodzić do boi ponownie. W wypadku tym nie wolno więc postępować tak, jak to było pokazane na rys. 4.

Przepisy regatowe określają jeszcze zachowanie się jachtów w pobliżu przeszkody (rys. 10).

Jacht A nie może minąć przeszkody bez wykonania zwrotu, który grozi zderzeniem z jachtem B. Sternik A ma prawo żądać od B wykonania zwrotu. Jest to t, zw. „zwrot na zawołanie". Gdy tylko B zrobi zwrot, A musi natychmiast wykonać go również, nawet gdyby warunki zmieniły się w ten sposób, że zwrot stałby się zbyteczny. Paragraf



Rys. 10.

omawiający „zwrot na zawołanie" jest nieważny, gdy zamiast przeszkody, na wodzie znajduje się znak kursowy.

Należy jeszcze zwrócić uwagę na bardzo ważny § 46. Wkłada on na wszystkie startujące jachty bezwględny obowiązek udzielenia wszelkiej możliwej pomocy statkowi lub osobie znajdującej się w niebezpieczeństwie. Niewykonanie tego obowiązku karane jest dyskwalifikacją.

Każdy jacht musi bez zarzutu przebyć drogę wyznaczoną dla regat i minąć przewidziane w programie znaki w przepisanej kolejności i po właściwej stronie.

Znaku kursowego nie wolno dotknąć. Niewolno też uczepić się lub uwiązać do boi, pomostu, pala i t. p.

Jacht, który osiadł na mieliźnie, przy schodzeniu z niej nie może korzystać z obcej pomocy.

Protest przeciwko naruszeniu przepisów sygnalizuje się przez podniesienie niebieskiej flagi przy przechodzeniu w pobliżu Komisji. Po skończonym biegu protest należy złożyć pisemnie załączając kwotę 10 zł.

Jeśli jacht przekroczył któryś z przepisów powinien się wycofać, nie czekając aż zostanie złożony protest.

W takim wypadku należy podnieść banderę klubową. Bieg wolno skończyć, nie przeszkadzając jednak zawodnikom.

Sternik, który ukończył bieg składa oświadczenie, że nie popełnił żadnego wykroczenia przeciwko przepisom.

Bogusław Kaliński
Y. K. A. Z. S.

Moja walka o „Nagrodę Prezydenta"

Już w zimie roku ubiegłego powziąłem decyzję skonstruowania i zbudowania dziesiątki, która mogłaby pokonać łodzie konstrukcji zagranicznej, przez specjalne dostosowanie jej do naszych warunków żeglarskich, oraz zastosowanie możliwie wszelkich zdobyczy nauki i techniki.

Nie mogłem znieść aby na Wiśle przodowały szybkością łodzie konstrukcji zagranicznej.

Spuszczona w zeszłym roku na jesieni Kumka II miała jednak z winy wykonywującej ją stoczni poważne błędy. Kadłub był pogłębiony dokoła o grubość klepki, a burty wyższe od zaprojektowanych o 10 cm. Pomimo tego, na jesiennych regatach YKP w roku zeszłym, przy baksztagowym wietrze, przy którym wpływ wspomnianych błędów był mały, szła ona pierwsza, aż do chwili w której wyrwanie wanty i zalanie łodzi wodą zmusiło ją do opuszczenia regat. Inne regaty zdawały się wskazywać jednak na jej niższość w stosunku do najlepszych łodzi tej klasy.

Wobec tego przez zimę roku bieżącego zaprojektowałem Kumkę III. Wykonała ją jedna ze stoczni warszawskich. Zapewniało to dogląd, i w związku z tym ścisłe wykonanie konstrukcji. Rzeczywiście, kadłub po wykonaniu zawierał w części zwilżanej błędy mniejsze od 1 mm. Żagle również wykonano w kraju z krajowych materiałów.



Komisja regatowa

Tak że tylko gabun na pokrycie był sprowadzony. (Niestety na pokrycie żadne z krajowych drzew się dobrze nie nadają chyba, żeby robić kadłuby stalowe).

Spuszczona na wodę, wiosną Kumka III ciekła.

Wprawdzie pomimo tego regaty modlińskie przyniosły jej zwycięstwo, ale załoga przyjechała wyczerpana do ostatnich granic ciągłym wybieraniem wody.

W takich warunkach nie można było startować o „Nagrodę Prezydenta". Natychmiast więc po urlopie, a na miesiąc przed regatami wydobyłem ją na ląd i rozpocząłem gruntowne uszczelnianie. Niestety jednak prace te tak się przeciągnęły, że ukończyłem ostateczne lakierowanie na 5 dni przed regatami.

Stanąłem teraz wobec takiego zagadnienia. Jeśli łódź spuszczę zaraz na wodę, to do regat drzewo spęcznieje i wyciśnie z pomiędzy klepek kit. A na zeskrobanie go i polakierowanie ponowne już nie starczy czasu. Jeśli spuszczę w ostatniej chwili łódź będzie również ciekła. Zdecydowałem spuścić ją na wodę w przeddzień regat, licząc, że 1 dzień starczy na to aby ciec przestała, a nie spowoduje takiego spęcznienia, które wycisnęłoby kit.

Prace przy doprowadzeniu do porządku takelunku zajęły mi tyle czasu, że w ostatnich dniach przed regatami nie mogłem trenować, a właśnie wysoki poziom wody powodował zmiany ukształtowania dna.

Tymczasem w dniu regat stwierdziłem, że kit jest powyciskany, i na każdym łączeniu klepki jest wałeczek wysokości około 1 mm.

Nie było innej rady, tylko jeszcze na 2 godz. przed startem wydobywać łódź z wody, brzytewką obciąłem wałeczki.

Na godzinę przed startem była gotowa.

Na linii startu wiał wiatr boczny od strony Pragi. Wobec tego, droga do boi zwrotnej i z powrotem powinna być bez lawirowania. Postanowiłem więc użyć swój wielki balonfok. Z zegarkiem w ręku stwierdziłem, że droga wzdłuż linii startu trwa pół minuty. Startować miałem zamiar po stronie warszawskiej przy boi. W ten sposób praski brzeg mniej mi zasłaniał wiatr, a zarysowująca się powyżej startu mielizna zasłaniała od prądu. Na pół minuty przed startem żeglowałem na fordewind wzdłuż linii startu. od strony praskiej na warszawską, oddalając się od linii lekko aby na parę sekund przed startem mieć miejsce na zwrot. W ten sposób strzał zastał mię w bezpośredniej bliskości i linię startu przeszedłem pierwszy za mną Huragan i Diasek II. Tymczasem wybór większego foka okazał się fatalnym.

Wykonany dosyć ciężko i obciążony ciężkimi szkotami na słabym stosunkowo wietrze nie chciał się wydęć. A do tego bałem się iść zbyt blisko mielizny, bo nie znałem jej głębokości. A utknąć na mieliźnie oznaczałoby koniec. I oto Huragan a za nim Diasek II mijają mnie zaraz po starcie. Orjentując się po nich wchodzę i ja na mieliznę. Ale wszystkie wysiłki, precyzyjna regulacja szkotów, jaknajostrożniejsze używanie steru nic nie może zmniejszyć odległości między mną a idącym na czele Huraganem. Owszem odległość ta nawet się powiększa. Zaczynam się zastanawiać nad ewentualnością zmiany foka. Tymczasem zbliżamy się do zakrętu. Do boi zwrotnej pozostaje 2 km. Zakręt zmienia sytuację wiatrową. Z półwiatru przechodzimy na baksztag a nawet na chwilę na fordewind*)

Pociągnął odrazu wspaniale. Oceniam, że odległość szybko się zmniejsza. Ale za chwilę mielizna zmusza nas do skręcenia trochę na wiatr i spinaker musi spaść. Ale po minięciu mielizny pozostaje jeszcze 1,5 km czystego fordewindu. Stawiamy więc spinaker znowu. Stoi wspaniale i ciągnie poprostu fantastycznie. Po chwili mijamy z wielką różnicą szybkości Diaska II w chwilę po tym Huragana i gonimy dalej starając się wyrobić jak najwięcej zapasu na nowe ciężkie chwile, które nas czekały jak się po tym okazało.

Boję zwrotną mijamy pierwsi z zapasem 100 m. przed Huraganem. Ale znowu duży fok wychodzi nam na złe. O ile do boi szliśmy ostatni odcinek drogi na fordewind o tyle teraz musimy lawirować, a duży fok do lawirowania słabo się nadaje. Zakładamy jeden jak najdłuższy hals, a za nami zaraz Huragan. Duży fok na wiatr ciągnie słabo. Widzimy jak Huragan w oczach nas dochodzi. Na nasze szczęście nie wiem dlaczego zrobił o jeden hals więcej niż my. To nas narazie uratowało. Ale po zwrocie idąc za nami w odległości około 60 m znowu nas dogania. Wyostrzamy więc z takim wyliczeniem, żeby go złapać w beznadziejną pozycję, gdyby nas chciał mijać. Odgaduje widać nasz zamiar, bo też wyostrza ile może.

Odległość zmniejsza się do 40 m. Dla nas raczej pełniejszy kurs jest lepszy. Oto znowu zakręt. Odpadamy ostrożnie, aby nam nie uciekł przy tej okazji. Wnet szybkość się podnosi. Fok teraz ciągnie znakomicie, odległość się zwiększa i zwiększa.

Pilnujemy się teraz, by jakiś nieprzewidziany wypadek nie wydarł nam tak bliskiego już zwycięstwa.

Mniejsza o szybkość, byle tylko zażeglować pewnie, nie nabrać wody, nie uszkodzić takelunku.

Na każdy podmuch reagujemy uważnym balastowaniem i wypuszczaniem szkota.

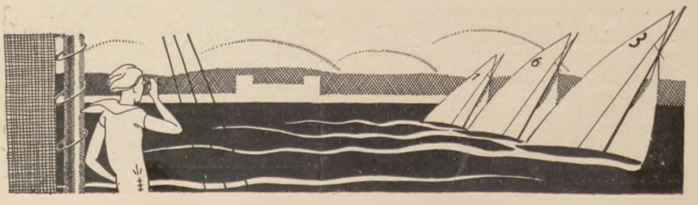
Na metę wpadamy pierwsi.

Nagroda Prezydenta była zdobyta.

Wysiłek 2 lat pracy trudów, starań uwieńczony powodzeniem.

inż. T. Sołtyk

*) Fordewind wiatr spinakerowy stawiamy go natychmiast.





Przed startem do regat dookoła Gotlandu.

Wrażenia z międzynarodowych regat żeglarskich w Visbi

Opisał i fotografował Dr. F. Hłasko.

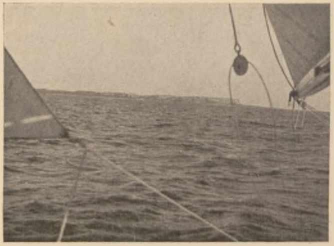
(dokończenie).

Wreszcie nadszedł przez wszystkich oczekiwany wielki dzień regatowy 7 lipca. Start zapowiedziano na 8 rano, a już o 6 rano dwa holowniki rozpoczęły wyciągać jachty kolejno na pełne morze. Linia startu znajdowała się pomiędzy końcem mola wejściowego, a czerwoną linią z takąż flagą zakotwiczoną na morzu w odległości 500 metrów. Trasę regat na przestrzeni około 250 mil morskich, wyznaczono następująco: z portu Visbi po przejściu linii startowej kierunek na północny cypel wyspy Oland, gdzie należało okrążyć świetlną boję Olands Nordgrund po jej stronie północnej — kierunku ze wschodu na zachód, stamtąd kierunek na południowy cypel Hoborgu, gdzie należało okrążyć dźwiękowo-świetlną boję od strony południowej; dalej wzdłuż wschodnich wybrzeży wyspy Gotland i po wschodniej stronie Faro; potym na wschód od wszystkich znaków ostrzegawczych przy Salvoref; dalej w kierunku wyspy Gotzka Sandön, którą należało okrążyć z kierunków wschód, północ, zachód; potym z powrotem ku wyspie Gotland i wzdłuż jej północno-zachodnich wybrzeży do portu Visbi.

Było jeszcze daleko przed ósmą gdy znaleźliśmy się z podniesionymi żaglami w labiryncie stłoczonych przed linią startową pół setki jachtów. Drugie tyle jachtów i motorówek przyglądało się temu niecodziennemu widowisku z niedalekiej odległości. Dnia poprzedniego szwedzki Pim zapowiedział słoneczną pogodę oraz słabe wiatry z kierunków wschodnich. Owszem, nie można powiedzieć, pogoda była słoneczna, tylko że dość silne podmuchy szły z kierunków północno-zachodnich, czyli z kierunku w którym należało przebyć pierwszy etap regat.

Na pięć minut przed 8 gruchnął przygotowawczy strzał armatni; po upływie 5 minut rozległ się drugi, po którym linię startu przeszły jachty sklasyfikowane wedle grupy Bermudzkiej; po upływie dalszych 5 minut, po trzecim strzale armatnim, przeszły linię startu jachty sklasyfikowane wedle grupy K. R., w tej liczbie i my. Wszystkie jachty, które w ogromnym skupisku przeszły linię startu, ze względu na silny przeciwny wiatr, bardzo szybko rozsypały się w najrozmaitszych kierunkach. Większość jachtów bezpośrednio po starcie, oczekując zapowiedzianego ostu poszła lewym halsem, zbaczając od kursu właściwego daleko w prawo, my poszliśmy prawym halsem, wychodząc z założenia, że zmiana wiatru nie nastąpi. W rezultacie Nord-West nie tylko że nie zmienił kierunku, lecz jeszcze przybrał na sile, odrzucając wszystkie jachty, które poszły lewym halsem daleko w prawo, my zaś po zmianie halsu wyszliśmy akurat na cypel Olandji i okrążyliśmy boję jako kolejno czwarty jacht, pozostawiając daleko w tyle nawet największe jednostki jakimi były niemieckie jachty „Asta" i „Orion". Po okrążeniu boi wzięliśmy kierunek na południowy cypel Gotlandu i wiatr mieliśmy już teraz z prawego bagsztagu. W miarę zbliżania się do Hoborgu wiatr począł słabnąć i około północy, gdy mijaliśmy dźwiękowo-świetlną boję, prawie całkiem przeszedł w ciszę. Na tym odcinku, pomiędzy Olandią i Hoborgiem powoli wyprzedziło nas szereg większych jachtów, które uprzednio pozostały w tyle, jednak główny nasz przeciwnik w naszej klasie, niemiecki jacht „Colleen" nadal pozostał w tyle, „Helman" również pozostawał za nami, jednym słowem szanse nasze przedstawiały się nader korzystnie. Dalej trasa regatowa prowadziła wzdłuż poszarpanych wschodnich wybrzeży Gotlandu, wzdłuż których szliśmy przez cały następny dzień, przy słabych i nader zmiennych wiatrach i działy się tu rzeczy niespodziewane i wręcz niesamowite.

Było bardzo ciepło i parno, niebo było jasne, morze spokojne i leniwe, a pasma większych lub mniejszych ruchów atmosferycznych przeplatane były pasmami absolutnej ciszy. Gdy jedne jachty stały bez ruchu z obwisłymi



Admirał mija Hoborg.

żaglami, drugie w niedużej odległości posuwały się ze znaczną szybkością. Niewiadomo było czy należało trzymać się bliżej lądu czy też iść dalej w morze, i tu i tam działy się podobne niespodzianki. Na nic się tu nie zdała technika i wiedza żeglarska, wszystko zależało od szczęścia, albowiem przewidzieć w jakim miejscu będzie cisza, a gdzie powieje wiatr, było absolutną niemożliwością. W takich też okolicznościach w godzinach popołudniowych zostaliśmy wyprzedzeni przez „Hetmana“ i „Colleena“, którzy trafili w pasmo wiatru, wtenczas gdy my staliśmy bez ruchu. Następnej nocy w okolicy Salvoref udało nam się dojść i wyprzedzić „Colleena“, nad ranem jednak, gdy zerwał się silny west w okolicach Gotska Sandön „Colleen“ ostatecznie nas wyprzedził. I tu wśród mielizn tej piasczystej wyspy Gotów, której nigdy w życiu nie zapomnę, pogrzebaliśmy nasze („Admirała“) szanse na zwyciężenie „Colleena“. Poszliśmy bowiem za ostro w wiatr, chcąc możliwie szybko okrążyć nieskończenie długi północno-zachodni cypel tej wyspy, w dodatku trafiliśmy tu w silny przeciwny prąd wodny, a gdyśmy wszystko przezwyciężyli, okazało się, że „Colleen“ i „Hetman“, którzy idąc pełnym wiatrem, chwilowo odpadli daleko w prawo, zyskali jednak tyle na szybkości, że zdołali wyprzedzić nas o parę mil morskich. Regaty miały się ku końcowi i o naprawieniu błędu już nie było mowy, trasa już była za krótka a wiatr zbyt silny; jedyną naszą nadzieją było, że może „Hetman“ nie da się „Colleenowi“. Przez cały dzień walczyliśmy z przeciwnym wiatrem i trzymając się zbyt blisko brzegu, chwilami szliśmy za ostro w wiatr i znowu straciliśmy na czasie. Gdyśmy o 22.52



Admirał o świcie dochodzi niemiecki jacht Colleen.



Po przejściu linii startu w regatach dookoła Gotlandu.

9/VII przeszli przez linię celu i weszli do portu, zastaliśmy już tam dawno stojących „Colleena“ i „Hetmana“, przyczym okazało się, że „Colleen“ był pierwszy, nawet po odliczeniu mu jego punktów przewagi. Jedyną pociechą więc pozostało dla nas zajęcie przez „Goplanę“ z kapitanem Lichodziejewskim II miejsca w swojej klasie i zdobycia jednej z nagród. W naszej klasie drugie miejsce „Hetmana“ pozostawało bez nagrody, ponieważ do tej grupy klasowej zaliczone były tylko trzy jachty („Colleen“, „Hetman“ i „Admirał“).

Pierwszy co do czasu przeszedł metę 9/VII niemiecki jacht „Schwaneweiss“ K. R. 13,40 o godz. 14,51; drugim był niemiecki jacht „Orion“ K. R. 17,60 o godz. 14,55; trzecim był szwedzki jacht „Havsörnen“ Berm. 11,22 o godz. 15.05, któremu, biorąc pod uwagę jego klasę, przyznano I miejsce i puchar Gotlandu.

Z polskich jachtów pierwszy przybył „Hetman“ K. R. 9,50 na 16 miejscu o godz. 21,38; drugim była „Goplana“ K. R. 7,60 jako 17 o godz. 21,59. Ostatecznie nasza porażka nie wyglądała tak tragicznie, biorąc pod uwagę fakt, że cały szereg znacznie większych od naszych jachtów przyszło daleko za nami; i tak Peter von Danzig Berm. 13,02 przyszedł jako 30 10/VII o godz. 0,16, piękna zaś niemiecka „Andromeda“ K. R. 10,30 przyszła jako 29 10/VII o godz. 0,13. Biorąc więc pod uwagę dość trudne warunki regat, które się odbywały na mało znanych, a częściowo całkiem nieznanych nam wodach, należy przyznać żeśmy nie przynieśli ujmy polskiej banderze.

Dnia 10/VII wieczorem w pięknej miejscowości kąpielowej Snackgardsbaden, którą Szwedzi z dumą nazywają rivierą północy, odbył się uroczysty bankiet, na którym zwycięzcom wręczono piękne nagrody w postaci najrozmaitszych srebrnych naczyń i przedmiotów, poza tym wszystkie jachty uczestniczące w regatach, które przyszły bez punktów karnych, otrzymały pamiątkowe srebrne plakiety. Plakiety więc otrzymały wszystkie polskie jachty z wyjątkiem „Wojewody Pomorskiego“. Poza tym polski jacht „Goplana“ otrzymał jako zdobywca II nagrody klasowej piękny srebrny puchar z herbem Królewskiego Szwedzkiego Yacht-Clubu. Bawiono się, pito i tańczono na tym pożegnalnym bankiecie do rana, a ponieważ było to już zakończeniem regat, więc też o świcie cały szereg naszych jachtsmanów, ze względu na ograniczenia dewizowe, zmuszony był odwalić na piechotę te kilkanaście kilometrów, które dzieliły rivierę północy od portu Visbi.

Wieczorem 11/VII o godzinie 19 na wniosek jachtsmanów gdańskich odbył się start do regat Visbi—Gdańsk. W regatach tych wzięło udział cztery jachty polskie: „Admirał“,

„Hetman", „Bożenna" i „Goplana" oraz pięć jachtów gdańskich i dwa niemieckie, razem jedenaście jednostek. Start odbył się przy pięknym oświetleniu wieczornego słońca i przy słabych wiatrach z kierunków wschodnich. W purpurowych promieniach zachodzącego słońca ginęły na horyzoncie starożytne mury, baszty i wieże kościelne osławionego swymi ruinami średniowiecznego miasta Visbi.

Ponieważ szwedzki Pim zapowiedział na następny dzień sztorm z Nord West, więc przygotowaliśmy sztormowe ożaglenie. Noc minęła jednak spokojnie, około północy zostawiliśmy za sobą Hoborg a przez cały dzień posuwaliśmy się wolno naprzód przy słabych wiatrach z kierunków wschodnich. W tych warunkach nie traciliśmy prawie z oczu reszty towarzyszących nam jachtów. Trzeciego dnia z rana, gdyśmy się zbliżali do polskich wybrzeży, wiatr obrócił na południe i stał się przeciwny, począł padać drobny deszcz, a brzegi osłaniała mgła. W tych warunkach trudno było określić swoją sytuację. „Hetman", który przez cały czas pozostawał w pewnej odległości za nami, w pewnym momencie zmienił hals i poszedł w prawo w kierunku niewidzialnego lądu. Okazało się że i tym razem „Hetman" miał rację, gdyż bliżej brzegów natrafił na silniejszy i mniej przeciwny wiatr i w rezultacie przyszedł pierwszy do Gdańska. My przyszliśmy o pół godziny później o 17,21, jednocześnie z gdańskim jachtem „Renata". Pierwszą nagrodę jednak ze względu na obliczony handicap otrzymał szwecki jacht s'Marianne by Toro, aczkolwiek przyszedł później. W przeciągu półtorej godziny przyszła reszta jachtów, po czym wszystkie polskie jachty opuściły Gdańsk i tegoż dnia wieczorem zakotwiczyły się w porcie jachtowym w Gdyni. W nocy rozszalał się spóźniony o 36 godzin i zapowiedziany przez szwedzki Pim sztorm z Nord West, ale nas on już nie obchodził i choć gwizdał i wył w olinowaniu, spaliśmy wszyscy spokojnie po trudach odbytych trzykrotnie regat. Następnego dnia delegacja polskich załóg jachtowych udała się na „Hetmanie" do Gdańska na uroczyste wręczenie nagród.

Jakież są wnioski ogólne z tej próby sił na międzynarodowych zawodach żeglarskich?

Otóż wniosków oczywiście jest wiele, lecz z nich najważniejszym jest ten, że posiadamy obecnie jachty i jachtsmanów, którzy mogą i muszą się pokazywać jaknajczęściej i jaknajliczniej na widowni regat międzynarodowych i podkreślać na każdym kroku, że i my jesteśmy narodem morskim.



Zwycięski jacht Goplana.

A teraz kilka słów pod adresem naszej propagandy morza. Niewątpliwie, że pod tym względem robi się dużo, lecz jakoś dziwnie nie wyzyskuje się ku temu odpowiednich okazji. W dni święta morza w całym kraju nad iluminowanymi kałużami wygłasza się płomienne przemówienia o morzu, lecz przemówienia te zazwyczaj gasną w pamięci młodych słuchaczy tak samo szybko, jak fajerwerki zapalane przy tej okazji. Znacznie dłużej pozostała by pamięć o morzu w umysłach obywateli miast i wsi, gdyby polskie linie okrętowe na międzynarodowe regaty, w których biorą udział polskie jachty, wysyłały za przystępną opłatą szereg statków wycieczkowych. Zbyteczne jest podkreślać jakie duże znaczenie propagandowe miałyby podobne imprezy. Co roku polskie linie okrętowe organizują wycieczki do Szwecji a w tej liczbie i do Visbi, lecz nikt nie pomyślał o tym, ażeby te wycieczki skoordynować z regatami, w których biorą udział polskie jachty.



Start do regat Visby—Gdańsk.

Regaty międzyklubowe w Krakowie 12 września 1937 r.

Nareszcie i Kraków doczekał się regat wioślarskich. Odwoływane już czterokrotnie urosły nadspodziewanie w jesieni 1937 do poważnych rozmiarów. Kluby warszawskie przypomniały sobie o istnieniu Krakowa i przybyły bardzo licznie, przy czym po raz pierwszy w dziejach wioślarstwa krakowskiego, przywiozły ze sobą nawet własne łodzie. Szkoda tylko, że przyszły one nieco za późno i „Wisła" było zmuszona startować na pożyczonej łodzi, co niewątpliwie musiało się odbić na ostatecznym wyniku.

Ogólnie rzecz biorąc regaty krakowskie należały do udanych a co ważniejsze do ciekawych. Wszystkie osady wykazały dużą bojowość i nieustępliwość. Walka trwała do ostatniego metra, skutkiem czego publiczność interesowała się żywo regatami i wytrwała do końca, mimo przepadającego deszczu. Jedyną usterką regat były zbyt wolne motorówki arbitrów, które stały się przyczyną dwóch incydentów w biegach czwórek. W biegach tych arbiter nie był w stanie dobrze dopilnować biegów i zawczasu przestrzec osady przed kolizją. Kolizje te nie były zresztą tak wyraźne. Wisła, skutkiem od kilku dni padających deszczów, wylała szeroko i wyznaczenie torów, podobnie jak ustawienie łodzi do stałego startu, okazało się niemożliwym. Trzeba było liczyć na umiejętność i lojalność sterników, że dołożą wszelkich starań, aby zachować wyznaczone teoretycznie granice torów. Szybki prąd wody, wiry i żywe tempo biegów utrudniały w wysokiej mierze zadanie, to też w biegu czwórek młodszych osada T. W. Płock założyła protest, uważając, że na finiszu Kolejowy K. W. Bydgoszcz przeszkadzał jej w wiosłowaniu, w biegu czwórek starszych osada Kolejowego K. W. dotknęła steru osady WTW i przestała wiosłować, uważając, że kolizja miała miejsce na torze Bydgoszczy. W pierwszym wypadku wobec tego, że arbiter znajdował się zbyt daleko od miejsca kolizji i nie mógł zdecydowanie wskazać winnego kolizji, postanowiono bieg unieważnić, w drugim wypadku uznano zwycięzcą biegu czwórek starszych osadę WTW, na podstawie orzeczenia arbitra.

Żałować tylko wypada, że nasze osady nie umieją przegrywać na wodzie a nasi kierownicy nie umieją przegrywać protestów przy „zielonym stoliku". Zarówno T. W. Płock, jak i Kolejowy K. W. wyciągnęły całkowicie mylne wnioski z całej sprawy i posunęły się stanowczo zbyt daleko, nie przybywając na rozdanie nagród. Fakt ten musiał wysoce dotknąć Międzyklubowy Komitet Wioślarski, który obarczono odpowiedzialnością za decyzję Komisji Sędziów. Wypadek przykry i wskazujący, że pewne wypadki traktuje się u nas zbyt pochopnie i zbyt nerwowo.

Abstrahując od tych dwóch przykrych incydentów pozostałe biegi przyniosły wiele emocji. Nadspodziewanie dobrze wypadły osady krakowskie w biegach ósemek. W młodszych Oddział Wioślarski Sokoła prowadził przez pewien czas i ostatecznie uległ Kolejowemu K. W., o niecałą długość, a w starszych AZS Kraków walczył imponująco przeciwko drugiej osadzie Kolejowego K. W., ulegając również o niecałą długość.

Natomiast jedynki i dwójki zostały wygrane przez AZS Kraków bezapelacyjnie. Tym więcej uznania należy się wioślarzom warszawskim i płockim, że stanęli do walki, wiedząc o tej supremacji skifistów krakowskich. W starszych Śnieguła stał na straconej z góry pozycji przeciwko Verey'owi. W jedynkach młodszych notujemy nowy talent w osobie Waśkowskiego, który pięknie rozprawił się w przedbiegu z Łabińskim (Płock), a w finale z dużo większym od siebie Kazimierczakiem (WTW). W dwójkach podwójnych WTW, oszczędzając Kazimierczaka do biegu czwórek i dwójek, wstawiło za niego Kobylińskiego. Ten wraz ze Śnieguła pojechał bardzo dobrze, ale oczywiście złożona w ostatniej chwili kombinacja nie mogła stawić czoła doskonałej dwójce Ustupski—Balicki, którzy znajdują się w doskonałej formie.

W dwójkach ze sternikiem startowały aż cztery osady. WTW pokonało kolejno dwie osady płockie, z których młodsza — Łabiński i Sarzało wykazała imponujący zapas energii i ambicji, ulegając o niecałą długość na finiszu parze Kazimierczak—Łabędzki. Dawni mistrzowie Polski Kawiecki i Łukaszewski nie mogli wytrzymać tempa biegu z dużo młodszymi WTW-iakami. Osada OWSK miała za mało treningu, aby mierzyć się z gośćmi.

W czwórkach nie mieliśmy niestety należytego obrazu skutkiem wspomnianych incydentów. Najlepiej prezentowała się osada WTW, tym więcej, że jechało w niej dwóch wioślarzy, startujących równocześnie w czwórkach półwyścigowych. Osada T. W. Płock, jak i w dwójkach musiała ustąpić miejsca młodszym. Osada OWSK i tutaj miała zbyt mało treningu, aby móc odegrać jakąś rolę. Osada T. W. Płock młodszych, która wygrała bieg nowicjuszy w Bydgoszczy — na szybkiej wodzie wykazała nieco mniej orientacji, niż Kolejowy K. W., ale jest to osada, która po poprawieniu błędów technicznych, może być bardzo dobrą.

W czwórkach półwyścigowych najlepszą osadę pokazała „Wisła", która wprawdzie na pożyczonej łodzi, uległa WTW, ale w drugim biegu zrewanżowała się WTW.

Biegi pań wykazały supremację Warszawianek. Wygrały one zarówno jedynki, jak i czwórki półwyścigowe z dużą przewagą, górując nad Krakowiankami przede wszystkim techniką i treningiem. Schusterowa na jedynce wykazała dobrą formę i duży talent sportowy. Czwórka OWSK trenowała zbyt krótko, podobnie, jak Dziadowczykówna na jedynce.

W całości regaty te przyniosły wiele materiału obserwacyjnego dla kierownictwa klubów krakowskich. Wioślarze krakowscy muszą zrozumieć, że aby wygrywać — trzeba pracować i to nietylko dwa — trzy tygodnie przed regatami, ale cały sezon, od stycznia do września. Może ostatnie regaty natchną ich lepszą myślą i wprowadzą ich na tory racjonalnego treningu, które opuścili przed wielu laty, nie mówiąc jedynie o skifistach.

Wyniki regat były następujące:

Bieg 1. Ósemki młodszych:

1) Kolejowy Klub Wioślarski, Bydgoszcz — 2:51.4. Wachowiak W., Mroczyński E., Makowski P., Płaszyński M., Buhl. E., Mickel J., Grabowski R., Kuligowski Fl., ster.: Demel M.

2) Oddział Wioślarski Sokoła Krak. — 2:53.

Bieg 2. Jedynki młodszych:

1) A. Z. S. Kraków (Waśkowski — 3:09.1.

2) WTW., Warszawa (Kazimierczak) — 3:17.

Tow. Wiośl. Płock (Łabiński) odpadł w przedbiegu.

Bieg 3. Czwórki półwyścigowe nowicjuszy:

1) Klub Wiośl. Wisła, Warszawa — 3:13.1. Laskus B., Gryglas K., Truszak K., Dzieciołek M., stern.: Domański Z.

2) W. T. W., Warszawa — 3:15.1.

Kolejowy K. W., Bydgoszcz — odpadł w przedbiegu.

Bieg 4. Dwójki podwójne:

1) A. Z. S. Kraków — Ustupski i Balicki Inż. — 2:55.

2) W. T. W. Warszawa — Śnieguła i Kobyliński — 2:59.

Bieg 5. Czwórki młodszych — bieg unieważniono.

Bieg 6. Jedynki pań:
1) Warsz. Klub Wioślarek — R. Schusterowa — 3:26.3.
2) A. Z. S. Kraków — Dziadowczykówna — 3:36.1.

Bieg 7. Czwórki bieg główny:
1) W. T. W., Warszawa — czas nienotowany.
Łabędzki F., Furs O., Ceper Wł., Kazimierczak St., ster.: Rościszewski.
Kolejowy K. W. Bydgoszcz — w finale biegu nie ukończ.
Tow. Wiośl., Płock — odpadł w przedbiegu.
Klub Wiośl. „Wisła", Warszawa — odpadł w przedb.

Bieg 8. Czwórki półwyścigowe pań:
1) Warsz. Klub Wioślarek — 3:16.
Sipowicz W., Czerwińska St., Zajączkowska W., Orzechowska M., ster. Grabicka J.
2) Oddział Wiośl. Sokoła Krak. — 3:27.4.

Bieg 9. Dwójki:
1) Warsz. Tow. Wiośl. Warszawa — 3:16.3.
Łabędzki Fr., Kazimierczak St., ster.: Rościszewski H.
2) Tow. Wiośl. Płock — 3:17.2.
Sarzało H., Łabiński W. ster.: Jankowski E.
Tow. Wiośl. Płock — odpadł w przedbiegu.
Kawiecki i Łukaszewski.
Oddział Wiośl. Sokoła Krak. — odpadł w przedbiegu.
Pączek i Drobniak.

Bieg 10. Czwórki półwyścigowe nowicjuszy:
1) W. T. W. Warszawa — 3:05.
Furs O., Cepek Wł., Trębowicz H., Aleksandrowicz E., ster.: Rościszewski H.
2) A. Z. S. Kraków — 3:14.1.
K. W. „Wisła", Warszawa — odpadł w przedbiegu.

Bieg 11. Jedynki:
1) A. Z. S. Kraków — R. Verey — 2:52.2.
2) W. T. W. Warszawa — F. Śniegula — 3:04.

Bieg 12. Czwórki bieg pocieszenia.
1) K. W. „Wisła", Warszawa — 3:04.
Ziółkowski St., Rutkowski Wł., Ostrowski T., Hauton H., ster.: Domański Z.
Oddział Wiośl. Sokoła — nie stanął na starcie.

Bieg 13. Czwórki pań:
1) Oddział Wioślarski Sokoła Krak. — w. o.
Bałazówna I., Huczyńska H., Tarnawiecka Br., Fickówna J., ster.: Cyrekówna Br.

Bieg 14. Ósemki:
1) Kolejowy Klub Wioślarski, Bydgoszcz — 2:42.2.
Zielewicz B., Sadecki J., Czarkowski Fr., Kęsy Fr., Kuligowski Fr., Malicki A., Kaczmarek M., Anhut K., ster.: Jankowski E.
2) A. Z. S., Kraków — 2:44.2.

Po zakończeniu regat odbyło się w lokalu O. W. S. K. uroczyste rozdanie nagród. Zebranie zagaił prezes Komitetu Międzyklubowego p. Wł. Długoszewski, który powitał zebranych, po czym w imieniu O. W. S. K. przemówił do zebranych prezes O. W. S. K. p. hr. Pusłowski. Z kolei odbyło się wręczenie nagród zwycięskim osadom, po czym nastąpiła zabawa towarzyska, która przeciągnęła się do późna.

Miejmy nadzieję, że niemiłe incydenty, jakie miały miejsce w Krakowie w dwóch biegach, szybko pójdą w zapomnienie i że za rok w Krakowie znowu zobaczymy wioślarzy warszawskich, bydgoskich i płockich, a także i z innych miast. Kraków przegrywa na wodzie, ale zawsze chętnie widzi u siebie osady, które mogą czegoś naszą młodzież nauczyć. Przede wszystkim zaś techniki, wytrwałości w pracy i zaciętości.

Wł. Długoszewski

Pierwsze mistrzostwa motorowe

W dniach 8 i 9 sierpnia odbyły się na jeziorach Augustowskich — a ściślej na jeziorze Białym — pierwsze w Polsce oficjalne Motorowe Mistrzostwa Polski, zorganizowane przez Yacht Klub Polski, reprezentujący na Polskę Unię Międzynarodową Jachtingu Motorowego.

Pomimo, że zostały uchwalone i zapowiedziane przez Międzyklubową Komisję Yachtingu Motorowego jeszcze na wiosnę, zawody nie były licznie obesłane; zgłoszonych zostało pięciu zawodników.

Program zawodów obejmował: ustalenie rekordu na przestrzeni 1 i 5-ciu mil lądowych (1609,3 m), oraz rekord dwugodzinny.

Ustalenie tych rekordów, a zwłaszcza rekordów na jedną i pięć mil w sposób autorytatywny było już oddawna potrzebne; dotychczas odbywane zawody motorowe na Wiśle, przy prądzie, nie mogły posłużyć za miarę do porównywania osiąganych przez nas czasów z czasami, uzyskiwanymi zagranicą.

Trasa dla ustalenia rekordu na 1 i 5 mil wyznaczona była jako odcinek prosty o długości 1772 m. Trasę tę zawodnicy przebywali w obu kierunkach, przy czym dla rekordu na 1 milę — liczono czas przejazdu zawodnika w obie strony i odejmowano czas nawrotu. Z uzyskanego w ten sposób czasu obliczano szybkość średnią w km/godz. Za podstawę do obliczenia szybkości na 5 milach — przyjęto czterokrotne przebycie tegoż odcinka i odejmowano czasy nawrotów. Ustalenie rekordu dwugodzinnego odbyło się na czworoboku.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że do zawodów zgłoszone zostały silniki krajowe: mianowicie silnik Steinhagen i Stransky (w klasie X) oraz silniki GAD (w klasie A).

Zgodnie z regulaminem międzynarodowym, silniki przyczepne (a tylko takie brały udział w zawodach) są podzielone na pięć klas następujących:

Junior — do 175 cm^3 pojemności
A — do 250 cm^3
B — do 350 cm^3
C — do 500 cm^3
X — do 1000 cm^3

W Augustowie były reprezentowane jedynie klasy A, B i X.

Najszybszym zawodnikiem na wodzie okazał się bezsprzecznie Gajęcki (AZS), który na swoim Johnsonie klasy B przekroczył znacznie szybkość innych zawodników, nawet w klasie X. Poza tym ustanowił on również rekord w klasie A (60,2 km/godz.) na silniku „GAD".

Osiągnięte czasy, zwłaszcza w klasie wielkich silników, są na razie jeszcze dalekie od rekordów światowych czy europejskich w tych klasach; znacznie lepsze już wyniki osiągnięto pod tym względem w klasach A i B.

Charakterystycznym jest, że osiągnięte wyniki na dystansie 1 oraz 5-ciu mil nie różnią się od siebie prawie wcale; jest to dowodem, że zgłoszone silniki miały charakter użytkowy. W Ameryce np. szybkość, osiągana na przestrzeni 1 mili jest znacznie większa od szybkości na przestrzeni 5-ciu mil; do rekordu na 1 milę silnik jest więc tam specjalnie przygotowywany, i jego możliwości do tego stopnia wyśrubowywane, że przebycie pięciu mil jest dla niego w tym tempie już niemożliwym.

Osiągnięte najlepsze czasy w poszczególnych klasach przedstawiają się następująco:

1 mila (2×1772 m.)

Klasa A: Stefan Gajęcki (AZS) na silniku GAD, czas 3:2.15 — szybkość średnia 60,2 km/godz.

Klasa B: Stefan Gajęcki (AZS) na silniku Johnson, czas 2:48.5 — szybkość średnia 75,8 km/godz.

Klasa X: Tadeusz Adell (AZS) na silniku Steinhagen i Stransky — czas 3:03.75 — szybkość średnia 69,4 km/g.

5 mil: (4×1772 m.)

Klasa A: Stefan Gajęcki (AZS) na silniku GAD — czas 7:04.9, szybkość średnia 60,01 km/godz.

Klasa B: Stefan Gajęcki (AZS) na silniku Johnson — czas 5:51.6, szybkość średnia 72,6 km/godz.

Klasa X: Czesław Kołodziejski (WKM) na silniku Johnson — czas 6:27.8, szybkość średnia 65,8 km/godz.

Rekord dwugodzinny.

Do tego rekordu zgłoszone jedynie silniki klasy X (Kołodziejski i Adell); przy czym Kołodziejski, ze względu na defekt w motorze, wyścigu nie ukończył: Adell przebył w ciągu 2-ch godzin przestrzeń 118,6 km. (30½ okrążeń).

Cz. Bełkowski

Kurs jachtingu motorowego

Dnia 12 września br. na przystani Ligi Morskiej i Kolonialnej w Warszawie odbyło się zakończenie Kursu Yachtingu Motorowego zorganizowanego przez Oddział L. M. K. przy Fabryce A. Steinhagen i H. Stransky. Kurs ten prowadzony pod kierunkiem p. T. Adella zgrupował 26 uczestników i obejmował wyszkolenie teoretyczne oraz gruntowne wyszkolenie praktyczne w jeździe na Wiśle, obsłudze silników, umiejętności manipulowania wiosłem i t. d. Końcowy egzamin przed komisją, której przewodniczył przedstawiciel Międzyklubowej Komisji Yachtingu Motorowego p. inż. Kołodziejski — wykazywał umiejętność absolwentów Kursu prawidłowego startu i lądowania, załaczania ósemek i wyławiania markowanego „topielca". Orzeczeniem Komisji 19 kandydatów uzyskało prawo prowadzenia łodzi motorowej turystycznej.

Egzamin obserwowali w charakterze zaproszonych gości przedstawiciele Zarządu Wodnego R. P., Yacht Klubu Polski, Wodnego Klubu Motorowego, Sekcji Motorowej A. Z. S. [illegible]



Nowi adepci sportu motorowego.

Należy podkreślić, że rozwój jachtingu motorowego posiada duże znaczenie państwowe, jako uzupełnienie motoryzacji dróg zarówno wodnych jak lądowych w Polsce. A wyszkolone, sprawne zastępy kierowców łodzi motorowych mogą oddać nieocenione usługi w razie konieczności obrony kraju, wykorzystując nasze przygraniczne drogi wodne.

Na zakończenie egzaminu odbyło się przyjęcie którym mili gospodarze podejmowali zaproszonych gości.

Rekord szybkości

Znany kierowca angielski, sir Malcoln Campbell, ustanowił na jeziorze Lago Maggiore, startując na własnej łodzi Blue Bird, nowy rekord szybkości łodzi motorowych, osiągając szybkość 203,30 klm. na godzinę. Rekord padł na dystansie 1 mili ang.

* * *

Słynny kierowca amerykański Gar Wood, specjalista od rekordów szybkości na wodzie skonstruował nowy bolid wodny o dwóch motorach o łącznej sile 1.800 koni mech.

Kronika żeglarska

Związkowe regaty żeglarskie

Dnia 5 września Yacht Klub Polski zorganizował związkowe regaty żeglarskie, w których wzięło udział 75 jachtów z różnych klubów. Najgłówniejszym punktem programu był wyścig o nagrodę Pana Prezydenta R. P., którą zdobył Sołtyk z Y. K. A. Z. S.

Wyniki regat były następujące:

Klasa S (10 m. żagla) o nagrodę Pana Prezydenta R. P.: 1) Sołtyk (Yacht Klub AZS) na Kumce III, 2) Dzięcioł (Oficerski YK) na Huraganie; 3) Zalewski (Yacht Klub Polski) na Diasku II.

Klasa V (5 m żagla): 1) Weiss (YK AZS) na Kresce,



Przed regatami w porcie.



Klasa E w akcji.



Od pomostu na start.

2) Brzezińska (YKAZS) na Mólu, 4) Bełkowski (YKP) na Świécie, 5) Koźmińska (OYK) na Motylu, 6) Turska (OYK) na Trzmielu.

Klasa C (25 m. żagla): Plos (Pocztowe PW) na Iskrze, 2) Drzymulski (PPW) na Janie z Kolna.

Klasa E (20 m. żagla): 1) Sobański (OYK) na Delfinie, 2) Ereciński (YKP) na Kiei, 3) Bugaj (Rodzina Urzędnicza) na Świtezi.

Klasa H (15 m żagla): 1) Gliński (OYK) na Oksywiu, 2) Szymański (OYK) na Karwi, 3) Jasiński (OYK) na Rozewiu, 4) Lange (YKP) na Muszli.

Klasa L (15 m żagla-szypiaki): 1) Heymowski (YKP) Nel, 2) Sitarski (YKP) na Włóczędze, 3) Skowrońska (YKP) na Tryglawie, 4) Chitruch (PPW) na C. T. L.

Klasa O (olimpijki): 1) Olszewski (YKAZS) na Strzydze, 2) Sieradzki (OYK) na Wiśle, 3) Cichocki (YKP) na Powiewie, 4) Karpiński (YKAZS) na Akogo, 5) Młynarski (OYK).

Klasa S (10 m żagla — wyścig ogólny): 1) Sołtyk (YKAZS) na Kumce III, 2) Sieradzki (OYK) na Orkanie, 3) Zalewski (YKP) na Diasku II, 4) Dzięcioł (OYK) na Huraganie, 5) Szultz (YKP) na Wirze, 6) Diederman (YKP) na Sirze.

Admirał w walce z burzą

Do portu Ventspils, po ciężkiej walce z burzą, szalejącą ostatnio na Bałtyku zawinął jacht „Admirał" z Yacht Klubu Polski, który znajdował się w drodze z Gdyni do Sztokholmu.

Załogę Admirała stanowili: pp. Dymecki z żoną, Młynarski z żoną, Lewandowski i Tryniszewski.

Yacht został uszkodzony. Jak się okazało, fala zmyła z pokładu trzy osoby w czasie największego napięcia wiatru. Osoby te jednak z wielkim wysiłkiem uratowano. Pierwszej pomocy udzieliła żeglarzom polskim załoga łotewskiej łodzi podwodnej „Varonis".

Harcerze na morzu

W harcerskim ośrodku morskim w Gdyni odbywa się obecnie kurs dla instruktorów Ligi Morskiej i Kolonialnej. [illegible] na harcerskim jachcie „Poleszuk" przechodzą [illegible]becnie 3 tygodniowe przeszkolenie harcerze-żeglarze.

Pod koniec września wyruszy z Gdyni na ostatni tegoroczny trzytygodniowy rejs po Morzu Bałtyckim harcerski szkuner „Zawisza Czarny". Załoga statku składać się będzie z 29 oficerów wojska polskiego i 20 harcerzy, stanowiących stałą załogę szkunera.

Jacht „Junak" wyruszy z portu w Gdyni dn. 18 września. Będzie to podróż dla oficerów, którzy posiadają już stopień żeglarza morskiego i chcą uzyskać stopień sternika.

Regaty w Gdyni

Oficerski Yacht Klub zorganizował w Gdyni regaty w których wzięło udział 27 jachtów z Yacht Klubu Polski, Ofic. Yacht Klubu, Gryfu, Akad. Zw. Morsk., YMCA i gdańskiego klubu „Gode Wind". Trasa wynosiła 7,8 mil morskich. Jachty 1 i 2 kategorii przebywały ją w jednym okrążeniu, zaś pozostałe grupy w 2 okrążeniach. Warunki atmosferyczne były trudne ze względu na słaby i ciągle zmieniający się kierunek wiatru.

W grupie I zwyciężył jacht „Fala" (OYK), grupa II — „Powiew" (YKP), III — „Lotny" (YKP), IV — „Rusałka" (OYK), V — „Junior" (OYK), VI — „Hofnung" (Gode Wind), VII — „Hetman" (OYK).

W porcie gdyńskim ruch...

Bieżący miesiąc w porcie gdyńskim zaznacza się wzmożonym ruchem żeglarskim.

Ze Szwecji powrócił jacht „Wojewoda Pomorski" oraz „Krzysztof Arciszewski". Ten ostatni w najbliższych dniach uda się w nową podróż ćwiczebną do Kopenhagi i Goetteborga.

Wrócił również jacht „Marie Alice" po podróży ćwiczebnej członków Związku Strzeleckiego. Wreszcie zawinął do Gdyni po raz drugi w tym sezonie szwedzki jacht „Aloha" z grupą uczniów, którzy po zwiedzeniu miasta i portu udadzą się w dalszą drogę.

Wkrótce wyruszą w podróże zagraniczne dwa jachty Akademickiego Zw. Morskiego: „Krzysztof Arciszewski" uda się w podróż do portów Sundu, Skagerraku i Kategatu. Załoga składa się z członków oddziału lwowskiego AZM. Jacht „Jurand" z załogą szkolną uda się do portów Morza Północnego przez kanał Kiloński.

Powrót obu jachtów przewidziany jest pod koniec b. miesiąca.

Kronika pływacka

Czwórmecz Juniorów

Na pływalni AZS odbył się w pierwszą niedzielę września czwórmecz pływacki juniorów przy udziale reprezentacji Łodzi i trzech klubów warszawskich. Czwórmecz ten zakończył się zwycięstwem AZS Warszawa 51 pkt. przed PZL 50 pkt., Polonią 44,5 pkt. i reprezentacją Łodzi 40,5 pkt.

Poszczególne wyniki były następujące:

100 m. st. dowolnym: 1) Piekarniak (Pol.) 1:13,4, 2) Kumant (PZL) 1:14, 3) Norski (Łódź) 1:19.

100 m. nowcznak: 1) Ancuta (AZS) 1:32, 2) Rosner (AZS) 1:35, 3) Dębowski (Łódź) 1:37,4.

200 m. klasycznym: 1) Brodzisz (AZS) 3:17,7, 2) Szczeblewski (Pol.) i Kowalewski (Łódź) po 3:20,3.

400 m. dowolnym: 1) Konikowski (Łódź) 6:35, 2) Cypel (PZL) 6:42, 3) Jensz (Pol.).

Sztafeta 5×50 m.: 1) PZL 2:45,2, 2) Polonia 2:53,4, 3) AZS 2:54,2, 4) Łódź 2:56,8.

Grudziądz — Strzemięcin

W zorganizowanym przez grudziądzkiego Sokoła dorocznym wyścigu na Wiśle na trasie Grudziądz - Strzemięcin wynoszącej około 3 km, zwyciężył Jan Zieliński w czasie 26:31 sek.

Wśród juniorów na 1500 m. zwyciężył Moczydłowski w czasie 13:31 sek.

Wśród pań również na dystansie 1500 m. wygrała Brendlówna w czasie 13:40 przed Więckowską.

Z Oksywia do Helu

W ubiegłym tygodniu w ciągu 8 godzin i 43 minut przepłynął zatokę Gdańską z Oksywia do Helu 25-letni mieszkaniec Oksywia Władysław Nowicki. Cały czas towarzyszyła pływakowi szalupa, z której otrzymywał pokarm.

Rekordy Pomorza

Podczas jubileuszowych zawodów poznańskiej „Unii", trwających dwa dni, padło szereg rekordów Pomorza.

Rekordowa była również obsada zawodów, gdyż startowało prawie stu zawodników, reprezentujących 15 klubów. Wyniki były następujące:

Dziewczęta:

50 m. dow.: 1) Kozanecka (U) 42:5, 2) Leitgeberówna II (PTP) 46:4.

50 m. klas.: 1) Zyberówna (S) 48:0, 2) Szelągowiczówna (HCP) 48:4.

Chłopcy:

50 m. dow.: 1) Gajewski (WKS) 33:8, 2) Owczarek (W) 34:2.

50 m. klas.: 1) Harmata (U) 44:5, 2) Jakubowski (HCP) 48:3.

Panie:

50 m. dow.: 1) Brendlówna I (Sokół Grudziądz) 36:8, (rek. Pom.), 2) Stawska E. (U) 37:6 (rek. Pozn.), 3) Stawska J. (U) 41:8.

200 m. dow.: 1) Brendlówna 3:12 (rek. Pom.), 2) Stawska E. 3:12,2, (rek. Pozn.).

100 m. nawznak: 1) Klemińska (U) 1:42,7, 2) Libiżanka (U) 1:50,7, 3) Komarnicka (AZS) 1:57,4.

200 m. klas.: 1) Szumiłowska (Sokół Grudziądz) 3:33,6 (rek. Pom.), 2) Kudlińska (U) 3:35,8 (rek. Pozn.), 3) Klemińska (U) 3:38,4.

Panowie:

50 m. dow.: 1) Górzyński (KPW Pomorzanin, Toruń) 29:1, 2) Maleszyński Mac. (U) 29:4, 3) Ratajczak Br. (U) 30:4.

200 m. dow.: 1) Maleszyński Mac. 2:37,4 (rek. Pozn.), 2) Kruczkowski (U) 2:40,4, 3) Helwing (AZS) 2:41,8.

100 m. nawznak: 1) Lenert (AZS Warszawa) 1:23,4, 2) Lisewski (HCP) 1:25,8, 3) Skibiński (U) 1:30,8.

200 m. klas.: 1) Wesołowski (WKS) 3:04,8 (rek. Pozn.), 2) Małecki (S) 3:14,5, 3) Jarecki J. (HCP) 3:33,2.

5×50 m. dow.: 1) Unia (Ratajczak, Schultz, Kruczkowski, Maleszyński Mac., Skibiński) 2:34,3 (rek. Pozn.), 2) Pomorze (Gryza, Orzechowski, Draeger, Białyński, Górzyński) 2:39, 3) PTP 2:45,3, 4) Warta 2:51,7.

3×100 m. st. zm. panów: KPW Toruń 4:11 sek.

3×100 m. st. zm. pań: Sokół Grudziądz 4:58,3 sek.

Poza tym Sokół Bydgoszcz poprawił dwa rekordy: 5×50 m. st. dow. — 2:48,3 sek. i 10×50 m. st. dow. — 5:57,4 sek.

Międzyklubowe zawody we Lwowie

Międzyklubowy mecz Czarni—Świteź odbył się przy udziale 58 zawodników i zawodniczek, w tym startowało poza konkursem 10, a mianowicie 2 pływaków Pogoni i 8 niestowarzyszonych. Wyniki poszczególnych konkurencji przedstawiają się następująco:

Panowie:

100 m. klas.: 1) Kunzelmann II (Świteź) 1:10,2, 2) „Mumuś" (Cz.) 1:19,0. Poza konkursem Klimko I (Pogoń) 1:13,6.

100 m. styl. klas.: 1) Mielnicki (Cz.) 1:31,2, 2) Hubner (Cz.) 1:30,8, 3) Perycz (Cz.)

100 m. nawznak: 1) Kunzelman (Św.) 1:29,9, 2) Papecs (Cz.) 1:31,0, 3) Kunzelman I (Św.).

200 m. styl. dow.: 1) Kunzelman II (Św.) 2:39,0, nowy rekord okręgu, 2) Papecs (Cz.) 2:46,4, 3) „Mumuś" (Cz.)

Panie:

50 m. dowol.: 1) Wojnarowska (Św.) 48 sek., 2) Hellerówna (Cz.) 57 sek.

50 m. nawznak: 1) „Szelecka" (Cz.) 1:00,9, 2) Piwoniówna (Cz.) 1:06,1.

100 m. styl. klas.: 1) Zapletalówna i Piwoniówna (obie Czarni) w równym czasie 1:55,1.

Juniorzy:

50 m. dow.: 1) Kozuba (Św.) 38:1, 2) Hartel (Cz.) 39:3, II seria: 1) Zwarycz (Cz.) 41:6, III seria 1) Swatek (Cz.) 45:6.

50 m. nawznak: 1) Hartel (Cz.) 48:1, 2) Samotyj (Św.) 51:00.

50 m. dla niestowarzyszonych: 1) Halicki 44 sek.

W piłce wodnej młodzicy Czarnych pokonali młodzików Świtezi 4:1. W spotkaniu seniorów czarni zwyciężyli Świteź 4:1 (1:1).

Zamknięcie sezonu w Łodzi

Tegoroczny sezon letni pływaków łódzkich zakończył się zawodami na basenie Ł. K. S. dn. 12 b. m.

Startowali zawodnicy 4-ch klubów: ŁKS, Boruta, HKS i Makkabi. Wyniki były następujące:

200 m. styl. dow.: Idzikowski (ŁKS) 2:58,1.

200 m. styl. klas.: Gołębiowski (ŁKS) 3:17,4.

100 m. styl. klas.: Dąbrowski (Boruta) 1:41,5.

100 m. styl. grzbiet.: Hartwig (ŁKS) 1:35,7.

100 m. styl. dow.: Krenc (Boruta) 1:16,4.

Sztafeta 3×50 styl zmienny: ŁKS 1:39,3, przed Borutą.

W konkurencji żeńskiej:

100 m. styl grzbiet.: Gozdawina (ŁKS) 2:05,9

100 m. styl. klas.: Protojówna (Mak.) 2:11,8.

A. Z. S. — Wilno

Wewnętrzne zawody wileńskiego A. Z. S. w basenie na Wilii przyniosły następujące wyniki:

50 m. styl. dowoln.: Wawrzyński 34:2 sek.

100 m. styl. klasyczn.: Żongołłowicz 1:35,3 sek.

100 m. st. klas.: pań: Terebeżówna 2:19.

200 m. st. dow.: Szczyrbula 3:25,8.

50 m. st. dow. pań: Paszkiewiczówna 51:2.

100 m. st. dow. panów: Niesiołowski 1:25,8.

200 m. st. klas. Piotrowicz 3:31,8.

100 m. st. dow. pań: Pokultinisówna 1:59,8.

150 m. st. zm. (nawznak klas. i dow.): Piotrowicz 2:45,5.

Nowa pływalnia C. I. W. F.

Budowa pływalni CIWF jest już ukończona. Obecnie odbywają się próby techniczne. W końcu b. m pływalnia ma być napełniona wodą, a w październiku oddana będzie do użytku pływaków. Na otwarcie pływalni projektowane są zawody międzyklubowe.

Projekty P. Z. P.

Po zamknięciu letniego sezonu pływackiego przewiduje się już imprezy na sezon zimowy, którego największą atrakcją będzie mecz międzypaństwowy z Austrią, przypuszczalnie w Wiedniu. Natomiast w kraju będziemy gościć zimową porą w kilku miastach drużynę węgierską BSE.

Trzonem drużyny będą waterpoliści i najlepszy po Csiku sprinter węgierski.

PZL zamierza wszcząć specjalne starania, aby w drużynie gości znalazł się mistrz Olimpijski Csik, albo Lengyel.

Na dwa tygodnie przed tournee Węgrów, przybędzie do Polski znany waterpolista Rajki, który kierować będzie treningami naszej reprezentacji piłki wodnej.

W czasie letnim roku przyszłego, przewidziane są trzy imprezy: w Warszawie rewanżowy mecz z Austrią, poza tym dwa wyjazdy: tournee do Węgier, Jugosławii, Grecji i Konstantynopola, oraz wyjazd na mistrzostwa Europy do Londynu. Tournee zostało już uzgodnione podczas ostatniego pobytu p. dyr. Czyża w Budapeszcie. Usłużni i niezwykle zaawansowani w stosunkach międzynarodowych — Węgrzy przyszli nam z pomocą i pomagają w nawiązaniu kontaktu z przyszłymi przeciwnikami.

Wyjazd do Londynu uzależniony jest od dalszych postępów pływaków i waterpolistów. Oddzielnym punktem przyszłorocznego programu PZP jest ponowne sprowadzenie trenera Steepa, którego praca wydaje widoczne rezultaty.

Mistrz Piłki Wodnej — E. K. S.

W początku bież. miesiąca zakończone zostały rozgrywki o mistrzostwo Polski w piłce wodnej.

Ostatni rozegrany na pływalni w Parku Paderewskiego w Warszawie mecz między AZS Warszawa a Makkabi krakowską, zakończył się zwycięstwem AZS-u 6:0 (2:0). Wynikiem tym AZS zajął drugie miejsce w tabeli i zdobył wicemistrzostwo Polski. Makkabi, która przybyła do Warszawy tylko w szóstkę, pod każdym względem ustępowała gospodarzom.

Mistrzostwo zdobył ponownie dużą przewagą punktów EKS, z Ligi spada KSZO. Makkabi krakowska uratowała się od spadku, remisując w sobotę z Hakoahem z Bielska. Na miejsce KSZO wchodzi do Ligi Giszowiec. Tabela mistrzostw Polski w piłce wodnej przedstawia się ostatecznie następująco:

1) EKS Katowice 8 gier, 16 pkt., st. bramek 45:7. 2) AZS Warszawa 8 gier, 9 pkt., stos. br. 22:16; 3) Hakoah Bielsko 8 gier., 8 pkt., st. br. 16:14; 4) Makkabi Kraków 8 gier., 4 pkt., st. br. 9:30; 5) KSZO Ostrowiec 8 gier., 3 pkt., st. br. 9:26.

Pływanie w Niemczech

Dążąc do usportowienia wsi i podniesienia jej zdrowotności z całą konsekwencją, władze niemieckie przystąpiły do tworzenia po wsiach krytych i otwartych kąpielisk dla młodzieży wiejskiej. Jak podkreśla wydana odezwa, podpisana przez ministra propagandy Goebellsa i przywódcę stanu chłopskiego Darre, każdy chłopak i dziewczyna wiejska przed dojściem do pełnoletności muszą uzyskać świadectwo z opanowania sztuki pływania. Pływalnie wiejskie budowane być mają możliwie najbardziej ekonomicznie przez wyzyskanie istniejących strumyków, stawów i t.p.

Nowy rekord świata w pływaniu pań

Na zawodach pływackich w Amsterdamie holenderska pływaczka Jopie Waalberg uzyskała fantastyczny wynik na 200 m. klasycznym, a mianowicie — 2:58 min. Wynik ten jest nowym rekordem świata. Dawny rekord tego dystansu należał również do Waalberg, a ustanowiony został 11 maja b. r. wynikiem 3:00,2 min.

10 rekordów Dunki Hveger

Znakomita pływaczka duńska Ranghild Hveger, posiadaczka 8 rekordów świata, ustanowiła dwa nowe maksymalne wyniki światowe, a mianowicie:

440 yardów — 5:14 sek: (styl dowolny). Poprzedni rekord należał do Holenderki Wagner i wynosił 5:22 sek.

500 yardów — 5:57,9 sek. (styl dowolny). Poprzedni rekord należał również do Holenderki Wagner i wynosił 6:09,8 sek.

Rekordy włoskie

Dwa nowe rekordy włoskie ustanowione zostały w pływaniu, a mianowicie:

100 m. dowolnym pań — Locar 1:14,03 min.

50 m. grzbietowym pań — Panarari 39,7 sek.

Rekord na 1500 m. pobity

Podczas mistrzostw pływackich USA udało się Amerykanowi B. Flanagan pobić rekord światowy w pływaniu na 1500 m. kraulem. Rekord ten był nienaruszony od 10 lat. Flanagan osiągnął czas 18:18,2.

Kronika wioślarska

Kepel w Paryżu

Polski wioślarz Jerzy Kepel startował w Paryżu dwie niedziele z rzędu ze zmiennym szczęściem.

Dn. 5 b. m. w wyścigu jedynek o puchar m. Paryża zajął drugie miejsce za mistrzem Francji Saurinem. Trzecie miejsce zajął Szwajcar — Daulle.

Walka właściwie od samego początku do końca toczyła się pomiędzy Keplem i Saurinem i przez cały czas była ogromnie emocjonująca. Dopiero przy samej mecie Saurin z niezwykłym wysiłkiem zdołał wysunąć się, wygrywając o metr przed Keplem.

Dn. 12 b. m. w wyścigu o mistrzostwo Sekwany Kepel pokonał jednego z najlepszych wioślarzy francuskich Saurina.

Wyścig niedzielny odbył się na dystansie 1750 m. Kepel przyszedł na metę pierwszy o $^3/_4$ długości przed Saurin'em zdobywając tytuł mistrza Sekwany.

Regaty w Wilnie

W ubiegłą niedzielę odbyły się na Wilii regaty wioślarskie. Wyniki przedstawiają się następująco:

Czwórki nowicjuszy: 1) Harcerski Klub Sportowy 6:25, 2) WKS Śmigły.

Czwórki półwyścigowe pań: 1) Wileńskie Tow. Wioślarskie 4:30 przed WKS Śmigłym.

Czwórki półwyścigowe osad szkolnych: 1) Harcerski Klub Sportowy przed osadą Szkolnej Przystani Wioślarskiej w czasie 6:50,4.

Jedynki nowicjuszy: Stefanowicz (WKS Śmigły) przed Roginiewiczem w czasie 7:10,4.

Czwórki półwyścigowe młodzieży szkolnej: Harcerski Klub Sportowy 7:15 przed osadą Państwowej Szkoły Mechanicznej.

Jedynki młodszych: Kaczyński (WKS Śmigły) 8:50,4 przed Stefanowiczem.

Tabela punktacyjna P. Z. T. W.
na dzień 12 września 1937 r.

Kluby męskie

L. p.	K l u b	Miejscowość	Punktów
1	Bydgoskie Tow. Wioślarskie	Bydgoszcz	548
2	Akadem. Zw. Sportowy	Poznań	424.5
3	Warszawskie Tow. Wioślarskie	Warszawa	248
4	Kolejowy Klub Wioślarski K.P.W	Bydgoszcz	244
5	Klub Wioślarski	Toruń	180
6	Akadem. Zw. Sportowy	Kraków	174
7	Towarzystwo Wioślarskie	Płock	148
8	Ruder Club „Frithjof"	Bydgoszcz	135
9	Kaliskie Tow. Wioślarskie	Kalisz	129
10	Towarzystwo Wioślarskie	Włocławek	112
11	Policyjny Klub Sportowy	Bydgoszcz	90
12	W. K. S. „Prosna"	Kalisz	88
13	Graudenzer Ruder Verein	Grudziądz	79.5
14	Wojsk. K. S. „Śmigły"	Wilno	76
15	Policyjny Klub Sportowy	Kalisz	71
16	Akadem. Zw. Sportowy	Warszawa	70
17	Klub Wioślarski	Gdańsk	69
18	Kujawski Klub Wioślarski	Włocławek	51
19	W. K. S. Żoliborz	Warszawa	[illegible]
20	Klub Wioślarski „Rejów"	Skarżysko	37
21	Klub Wiośl. „Wisła"	Warszawa	37
22	Wojskowy Klub Sportowy	Poznań	30.5
23	Tow. Wioślarzy „Polonia"	Poznań	30
24	Klub Sportowy „Syrena"	Warszawa	26
25	Klub Wioślarski „Gopło"	Kruszwica	26
26	Ruder Club „Neptun"	Poznań	22
27	P. R. V. „Germania"	Poznań	22
28	Grudz. Tow. Wiośl. „Wisła"	Grudziądz	22
29	Wojskowy Yacht Klub	Włocławek	20.5
30	Poznańskie Tow. Wiośl. „Tryton"	Poznań	15
31	Oficerski Yacht Klub R.P.	Warszawa	13
32	Klub Wioślarski „Gryf"	Bydgoszcz	11.5
33	Klub Wioślarski z r. 1930	Kalisz	6
34	Chełmżyńskie Tow. Wioślarskie	Chełmża	4
35	Oddział Wiośl. Sokoła Krak.	Kraków	4
36	Harcerski Klub Sportowy	Wilno	2
37	Klub Sportowy Z. U. A. W.	Warszawa	2
38	Policyjny Klub Sportowy	Wilno	1
39	Policyjny K. S.	Warszawa	1

Kluby kobiece

L. p.	K l u b	Miejscowość	Punktów
1	Warszawski Klub Wioślarek	Warszawa	117
2	Bydgoski Klub Wioślarek	Bydgoszcz	61
3	Policyjny Klub Sportowy	Kalisz	42
4	Grudz. Tow. Wiośl. „Wisła"	Grudziądz	24
5	Wileńskie Tow. Wioślarskie	Wilno	15
6	[illegible]	[illegible]	8
7	Akademicki Zw. Sportowy	Warszawa	8
8	Poznański Klub Wioślarek	Poznań	8
9	[illegible]	[illegible]	[illegible]
10	Klub Wioślarski „Gryf"	Bydgoszcz	3
11	[illegible]	[illegible]	1
12	Oddział Wiośl. Sokoła Krak.	Kraków	1
13	Akademicki Związek Sportowy	Kraków	1

W tabeli klubów męskich nie figuruje RKS „Prąd" Warszawa, który zdobył 29 pkt., ale został przez Zarząd PZTW skreślony z listy członków. W tabeli Klubów kobiecych nie figuruje Towarzystwo Wioślarek Kalisz, które zdobyło 2 p., ale zostało przez Zarząd PZTW skreślone z listy członków.

Tabela obejmuje wszystkie regaty, rozegrane w sezonie 1937, wraz z regatami otwarcia, pierwszego kroku oraz regatami zagranicznymi łącznie z mistrzostwami Sekwany w dn. 12 b. m.

Regaty międzyklubowe w Krakowie
12 września 1937 r.

B i e g	Kol. Kl. Wiośl. Bydgoszcz	Warsz. T. W. Warszawa	Akad. Zw. Sp. Kraków	Kl. W. „Wisła" Warszawa	Tow. Wiośl. Płock	O. W. S. K. Kraków
Ósemki młodszych	[illegible]	—	—	—	—	[illegible]
Jedynki młodszych	—	1	2	—	1	—
Czwórki półwyścigowe nowicjuszy	1	2	—	[illegible]	—	—
Dwójki podwójne	—	1	10	—	—	—
Czwórki, bieg główny	—	17	—	[illegible]	[illegible]	—
Dwójki	—	9	—	—	2	1
Czwórki półwyścigowe nowicjuszy	—	[illegible]	1	1	—	—
Jedynki	—	1	7	—	—	—
Czwórki, bieg pocieszenia	—	—	—	12	—	—
[illegible]	30	—	3	—	—	—
Razem	52	38	26	23	5	4

Ceny ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 40, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, BR PIERACKIEGO 15 — TEL. 670-56.

Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi rocznie Zł. 18 , półrocznie Zł. 9.—.

Rękopisów nie zamówionych nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagr. 50% drożej.

Konto w P. K. O. Nr. 22036 właściciel Maria Majcherowa

Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktorka MARIA MAJCHEROWA*

Druk. M. Staszyński i S-ka, Chłodna 37, tel. 669-46.